

Ространснадзор отмечает рост авиакатастроф в 1,75 раза

Эксперты считают, что малая авиация и частники в России фактически остались без контроля и представляют серьезную опасность в небе.

Ространснадзор бьет тревогу: за последние полгода количество авиапроисшествий с участием малой авиации и частных в России увеличилось на 10%, а случаев нарушения использования ими воздушного пространства стало больше почти в четыре раза. Эксперты винят в этом пробелы в законодательстве, благодаря которым частники и малая авиация фактически оккупировали небо, летая без всяких разрешений и уведомлений.

Всего же, по данным Ространснадзора, количество нарушений использования воздушного пространства увеличилось в 2012 году в 3,6 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Авиапроисшествий также стало больше, а их тяжесть существенно возросла: количество катастроф увеличилось в 1,75 раза, количество погибших — в 1,8 раза (соответствующий документ ведомства имеется в распоряжении «Известий»).

Представители Ространснадзора пояснили «Известиям», что существенный рост нарушений начался после введения в 2010 году в России уведомительного порядка использования воздушного пространства класса G. Этой зоной обычно пользуется авиация общего назначения.

— Зоны G — это такие зоны, рядом с которыми нет никаких поселений и инфраструктур, — поясняет «Известиям» собеседник. — Однако частники введение уведомительного порядка восприняли как вседозволенность. Большинство авиаторов принялись летать без заявок и уведомления о планируемом маршруте.

Экспертов беспокоит то, что частники стали всё чаще появляться в контролируемом пространстве зоны C, где летают пассажирские самолеты. Например, в марте этого года самолету Boeing B-737-400 авиакомпании UTair, который заходил на посадку, пришлось уходить от столкновения с легкомоторным самолетом. В мае 2012 года спортивный самолет RA-0988 «подрезал» в небе вертолет Ми-8 RA-25529.

Ситуация, по мнению экспертов, усугубляется отсутствием систем наблюдения на самолетах и вертолетах частных. Таким образом, их маршрут невозможно проконтролировать, а в случае ЧП — невозможно организовать полноценные поиски.

— Например, Ан-2 с экипажем пьяных гаишников, который пропал на Урале месяц назад, до сих пор не нашли, — говорит собеседник. — Необходимо срочное введение законодательного требования по оборудованию самолетов и вертолетов системами наблюдения, с жесткой ответственностью за их нарушение.

По оценкам летчика-испытателя Андрея Гусева, который также участвовал в разработке закона о малой авиации, ежегодно в России разбиваются до 250 частных летательных аппаратов.

— Самолеты эти не относятся ни к гражданской авиации, ни к государственной (военной). Малая авиация — сейчас даже термина такого нет — подчиняется сразу нескольким ведомствам, а в итоге никто ею не занимается. Вот и творится полный бардак, — уверяет Гусев.

По его мнению, всплеск аварийности, особенно с легкими и сверхлегкими воздушными судами, был прогнозируем с момента введения уведомительного порядка использования воздушного пространства класса G.

— В самой его классификации заложена коллизия: «Класс G — разрешаются полеты, выполняемые по правилам полетов по приборам и правилам визуальных полетов, эшелонирование воздушных судов не производится», — поясняет эксперт. — Таким образом, закон говорит о том, что никакого спецоборудования на самолетах быть не должно.

По его мнению, предложения Росттранснадзора вступают в противоречие с уже действующим законодательством.

Начальник управления надзора за исполнением законов Главной военной прокуратуры Александр Никитин говорит, что за пять лет ведомству пришлось расследовать крушение 50 легкомоторных самолетов, которые якобы числились за РОСТО–ДОСААФ. При проверке выяснилось, что к этой организации самолеты никакого отношения не имеют.

— При этом Минтранс также от них отрещивается, и выходит, что самолеты-то ничьи, — поясняет «Известиям» Александр Никитин.

По данным экспертов, из 3 тыс. частных летательных аппаратов, которые ежедневно поднимаются в воздух, официально зарегистрирована только треть. Остальные летают нелегально.

Однако у представителей частной авиации своя правда.

— Пилоты не регистрируют частные самолеты в России не потому, что они такие недисциплинированные, а потому, что это элементарно накладно, — поясняет «Известиям» авиационный эксперт Сергей Семин. — После покупки подержанного учебно-тренировочного самолета, который стоит около 600 тыс. рублей, нужно будет еще столько же заплатить «Ространснадзору» за регистрацию. Ежегодный техосмотр стоит еще от 50 тыс. до 200 тыс. рублей.

По его мнению, чтобы изменить ситуацию, необходимо убрать чиновничьи препоны.

Автор: Герман Петелин © Известия.Ру СТРАНА, МИР 👁 2255 05.08.2012, 00:40 📄 414

URL: <https://babr24.com/?ADE=107627> Bytes: 4687 / 4687 Версия для печати

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)